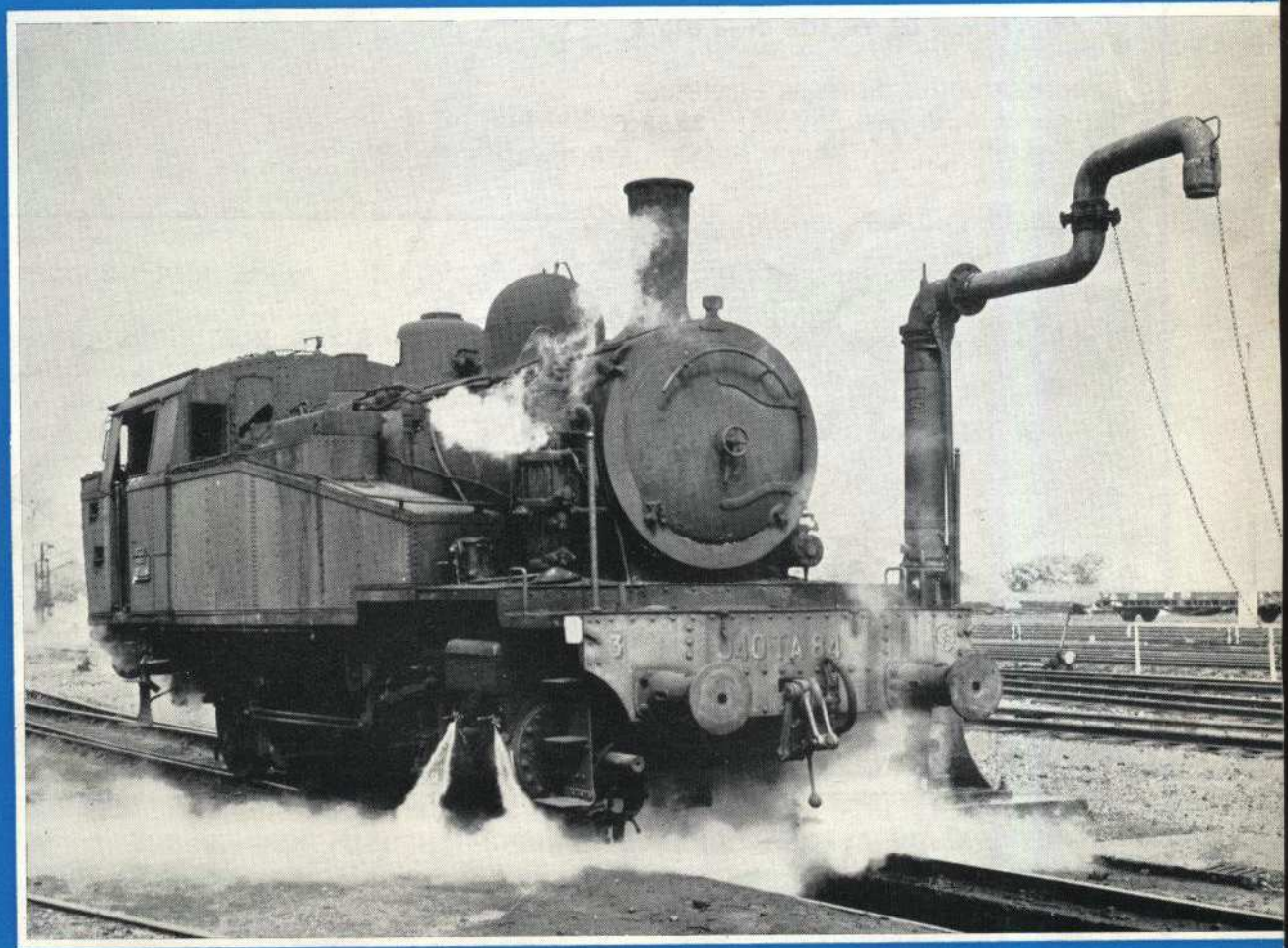
LoCo revue

N° 273
mai 1967

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



N° 273 MAI 1967 - VOLUME XXVI

SUR LE VIVARAIS - 040.TA JOUEF - BLOCK SYSTEME PAR D.O.V.

PRIX en FRANCE 3,60 F
à l'Etranger 4,00 F

Sommaire complet page 221

B.P. 9 56-AURAY

Tél. 65 AURAY (Morbihan) —
C. C. P. France 2081-39 PARIS
Belgique 6000-32 BRUXELLES

LOCO revue

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

Membre fondateur
de FERPRESS
(Union Internationale de Presse Ferroviaire).

Parait le 1er de chaque mois

Fondateur :
Jean-Edm. FOURNEREAU.
Directeur et rédacteur :
Jean FOURNEREAU Fils

ADMINISTRATION
rédaction - publicité
abonnement

Editions LOCO-REVUE
Boite Postale 9 — 56 AURAY
Téléphone : 65
R. C. Lorient 66 A 182

NOTA - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

VOLUME XXVI N° 273 MAI 1967

SOMMAIRE

	Page
Les douze heures de Tournon (CFD-Vivarais)	222
Les Chemins de fer appartementaux (suite et fin)	226
Détecteur d'occupation de voie (D.O.V.) pour block system ou autres applications	230
Le Minitranslilliputien : câblage (suite)	234
Le plan du mois : voitures unifiées O.C.E.M. B4 D	237
Jouef : Nouveau pas vers un vrai modelisme avec la 040-TA Ouest	238
L'électricité au service du modélisme : réarme électrique - TCO	242

Dans notre prochain numéro

(Sommaire provisoire)

Les douze heures de Tournon (suite et fin). — Le réseau HO " Evasion Club " à Marseille. — L'électricité au service du modélisme (suite et fin). — Le D.O.V. (suite). — Model shopping. — Les locomotives 230-K de la SNCF région Est... etc.

Notre Couverture ——— Our Front Cover ——— Unser Titelbild

La 040-TA-84 du dépôt d'Auray en purge !

The 0-8-0 tank N° 84 of Auray depot draining its cylinders.

Die 040-TA Nr. 84 des Bw Auray, die hier noch aus allen Rohren dampft, ist jetzt kalt und wartet auf die Verschrottung.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** maisons spécialisées ainsi que dans es **bibliothèques des gares** S.N.C.F. de la région parisienne et des grandes villes de province (plus de 450 points de vente).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER
Le Numéro Single Copy	3,60 F	4,00 F. ou 3,20 DM ou 5 SH ou Dollar 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F (1)	40,00 F. ou 32 DM ou 50 SH ou Dollar 8,00 (1)

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,90 F en timbres postes. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse

(1) Supplément pour emballage cartonné : 2 F.

Cliché Dahlström

LES DOUZE HEURES DE TOURNON

Par R. COURANT.

Twelve hours on a narrow gauge spécial.

12 Stunden Schmalspurbahn.

Ci-contre : Le " spécial " dans les environs de Lamastre.

The " special " nearing Lamastre.

Der Sonderzug bei Lamastre.

L'année dernière, suite à un voyage qu'il avait effectué sur le pittoresque réseau des CF du Vivarais, un de nos correspondants nous adressa une narration enthousiaste de sa randonnée. Notre programme de publication, chargé à l'époque, ne nous a pas permis de publier aussitôt ce papier et nous avons pensé de toute façon qu'il serait préférable de rappeler les chemins de fer du Vivarais, dont nous avons pu nous-mêmes apprécier les charmes, au moment même où les voyages spéciaux étaient susceptibles de reprendre avec l'approche des beaux jours.

Souhaitons que notre initiative portera ses fruits et qu'au prochain "Spécial Vivarais" les amateurs se retrouveront nombreux afin de prouver une fois de plus que l'attrait du chemin de fer départemental est réel.

Tous les amateurs des chemins de fer secondaires connaissent ou ont connaissance de l'existence du réseau du Vivarais des chemins de fer départementaux.

Mais, à cette catégorie qui n'est pas la plus importante par son nombre, peut venir s'ajouter — et on ne peut que s'en féliciter — celle des amateurs de beaux paysages, ceux qui ont du plaisir à admirer telle vallée

verdoyante ou escarpée, à savourer les bénéfiques odeurs des lavandes sauvages, de la bruyère, des pins et, en un mot, d'une luxuriante et saine végétation.

Et lorsque je parle d' "admiration", non seulement le mot n'est pas trop fort, car le déplacement est un délice des yeux, mais aussi on peut l'appliquer dans le sens maximum de sa signification car, en roulant à 10, 15 ou 18 km à l'heure, admettez que l'on peut prendre le temps de voir... des détails.

Ainsi donc le Vivarais, relativement peu connu — ce qui est fort dommage — contrée bourrée de contrastes de toutes sortes, de villages magnifiques et réservant des surprises à chaque tour de roue (fut-elle pneumatique...), a la chance, aujourd'hui encore, en 1967, d'être desservi par un réseau cohérent de chemin de fer départemental à voie métrique, réseau bien organisé et bien coordonné avec son grand frère de la SNCF.

A plusieurs reprises, la direction du réseau a eu la charge d'organiser, à la demande de certains organismes, notamment la FACS, l'AFAC, etc., des services spéciaux dans le dessein de faire connaître à la fois le réseau et les régions traversées ; c'est ainsi que, le 8 mai 1966, un service spécial des membres de la FACS eut lieu de **Tournon** à **Dunières,** service qui eut naturellement un grand succès, mais réservé, il faut le dire, à un nombre limité de "chevronnés" du petit train, somme toute à une catégorie de privilégiés.

Devant, semble-t-il, le nombre croissant d'admirateurs ,la direction du réseau a tenté une expérience : celle d'organiser deux fois dans l'été un train spécial "vapeur" de Tournon à Dunières, et ce les 24 juillet et 21 août.

Si le premier voyage — pourquoi ne pas l'avouer, le reconnaître — fut, d'après ce que j'ai pu en savoir, presqu'un fiasco, le second peut être qualifié d'une super-réussite et permet d'augurer l'avenir sous les meilleurs auspices...

Mais, sans vouloir analyser les raisons mêmes du semi-échec auquel je fais allusion, disons tout de suite qu'elles résident principalement dans la méconnaissance totale de ces voyages spéciaux.

De l'enquête rapide à laquelle je me suis livré, il ressort que les très nombreux participants au voyage du 21 août eurent connaissance de ce voyage... par les comptes rendus dans la presse locale ou régionale, voire nationale, du déplacement du 24 juillet !... Toutes les raisons de cette raréfaction de voyageurs du 24 juillet résident dans une absence de publicité, dans une méconnaissance de ces voyages spéciaux, et je suis certain que la direction du réseau l'a bien compris et qu'à l'avenir elle saura en tirer les conséquences qui s'imposent ; mais ajoutons que si, de nos jours, la publicité "est payante", son organisation, sa mise en place et sa portée sont des choses difficiles à établir.

Mais arrivons enfin à ce voyage spécial du 21 août que j'ai eu le plaisir de faire et que j'essayerai de vous narrer au mieux de mes souvenirs.

Auparavant, un peu d'histoire.., quelques mots d'explication.

COUP D'ŒIL GÉNÉRAL SUR LES CHEMINS DE FER DU VIVARAIS.

Le réseau d'intérêt général du Vivarais de la Compagnie de chemin de fer départemental, a sa direction locale au Cheylard, localité charmante et fort agréable, où se trouvent le dépôt et les ateliers.

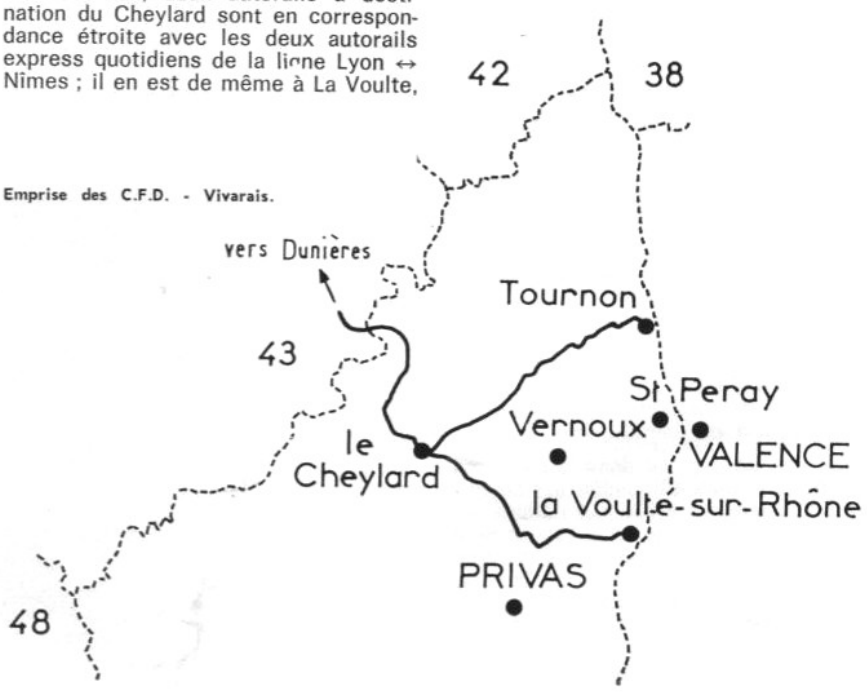
Le Cheylard est le point de rencontre des trois lignes constituant à l'heure actuelle le réseau du Vivarais (l'antenne Raucoules-Brossette à La Voulte-sur-Loire ayant été abandonnée pour le transport par fer depuis 1952). Le Cheylard, qui dirige donc 162 km de lignes exploitées en trafic voyageurs et marchandises, est situé pratiquement au centre, puisque la ligne Le Cheylard ↔ Tournon a 53 km de longueur, la ligne Le Cheylard ↔ La Voulte 48 km et la section Le Cheylard ↔ Dunières 61 km.

A Tournon, deux autorails à destination du Cheylard sont en correspondance étroite avec les deux autorails express quotidiens de la ligne Lyon ↔ Nîmes ; il en est de même à La Voulte, où deux autorails du chemin de fer départemental assurent une aussi bonne correspondance (quelques minutes de battement) avec les autorails express de la ligne Nîmes ↔ Lyon ; et, pour être complet, on peut signaler qu'à leur arrivée au Cheylard, ces mêmes autorails sont relayés par des bonnes correspondances sur Saint-Martin-de-Valamas, Saint-Agrève ou Dunières, selon les heures et les jours.

Je n'entre pas dans le détail des horaires, tel n'est pas le but de ces lignes, mais il était bon de rappeler ces détails pour prouver que le réseau est bien organisé et bien coordonné.

LES CHEMINS DE FER DÉPARTEMENTAUX DU VIVARAIS... DANS LE VENT.

Non point parce que c'est la mode, non point également pour "s'aligner" sur son grand frère la SNCF, le réseau du Vivarais s'est intégré dans la vie moderne. Il n'a pas supprimé la traction vapeur pour le plaisir de le faire, il n'a pas non plus conservé cette traction pour vieillir et s'enterrer ; il s'est tout simplement adapté aux courants actuels, il a rationalisé ses services et, désormais, sauf cas exceptionnels, les services voyageurs sont assurés presqu'en totalité par autorails — déjà, avant la guerre 1939-1945. les autorails "Billard" circulaient sur les lignes (1937) — et les services marchandises par trains remorqués, depuis trois ou quatre ans seulement, par des locotracteurs.



La gare de Tournon est d'autre part équipée de moyens modernes de transbordement pour les marchandises et on peut dire, à quelque chose près, qu'au réseau du Vivarais des chemins de fer départementaux on est "dans le vent" et en mesure de faire face aux exigences de l'heure qui, reconnaissons-le, sont de taille.

Par ailleurs, si la SNCF organise des circuits touristiques d'une journée au départ de Paris pour le Morvan ou la Bourgogne, ou de Lyon-Perrache pour Chamonix ou La Chaise-Dieu, et bien d'autres, que sais-je... Pourquoi un réseau de 160 km n'aurait-il pas aussi ses services touristiques ?...

LE BUT EST ATTEINT... ATTENTION AU DÉPART !

Dimanche 21 août, à partir de 8 h 30, la gare de Tournon va vivre quelques grandes heures... elle connaîtra même la bousculade des grands jours, elle qui d'ordinaire, blottie au pied de ses vieux monts, ne connaît que le calme et la sérénité. Pour être complet, pour être précis, je vous donnerai quelques détails sur la demi-heure qui précéda ce départ.

Côté cour...

Il y a du monde... peu à peu, les voitures arrivent... Au début, chacun trouve sa place ; puis, peu à peu, la cour se remplit et les places se font rares ; combien y en a-t-il ? Trente, quarante, peut-être plus... des DS... des 404... des Dauphines... et j'en passe... des 403 aussi...

Et côté jardin...

Enfin, côté voies si vous préférez... Une 403 encore... mais quelle 403 ! Tout bonnement la chère vieille "Mallet" qui porte ce numéro et qui va remorquer notre train spécial, car, ne l'oublions pas : si le réseau des chemins de fer départementaux du Vivarais s'est converti à la traction diesel, il est des cas exceptionnels où la traction vapeur est de rigueur, et c'est le cas aujourd'hui.

9 h 05, l'express 901 Lyon ↔ Nîmes s'arrête. Des voyageurs descendent... et traverseront dès son départ les voies pour aller emprunter, soit l'autorail régulier pour "Le Cheylard", qui va partir à 9 h 12, soit le "spécial" de 9 h 30 à destination de Dunières via Le Cheylard et Saint-Agrève.

Un peu de panique dans la salle des pas-perdus. Un seul guichet est ouvert. Le bon cheminot SNCF qui délivre les billets est submergé et il transpire à grosses gouttes sous sa veste... J'ai envie de lui crier : « Tombez la veste... vous souffrirez moins !... » Car il n'est pas au bout de ses souffrances, le train spécial va emmener — je l'ai appris plus tard par la direction du chemin de fer départemental — deux cents voyageurs ! Ajoutez à ces deux cents billets ceux délivrés pour le "régulier" de 9 h 12, ceux délivrés pour l'autorail de Nîmes, et vous comprendrez pourquoi notre spécial est parti avec vingt bonnes minutes de retard et pourquoi aussi le cheminot suait... Car ces vingt minutes de retard ne sont pas de la fantaisie... on a l'habitude de « faire l'heure » au chemin de fer départemental, mais vu l'affluence... imprévue...

Les commentaires vont donc bon train dans la salle des pas-perdus ; les enfants sont nombreux et bruyants ; les parents sont plus réfléchis... ils se « concentrent ». Deux « caniches » à deux maîtres différents attendent patiemment qu'on délivre leurs billets (à leurs maîtres... en Ardèche, les chiens ne parlant pas encore...) Enfin quelques « anciens » vont revivre leur passé dans le tortillard qui les emmènera là-haut.

Certainement que tout à l'heure, le train sera « mitraillé » par les photographes, car je serais bien en peine de compter les appareils en bandoulière ou prêts à l'attaque, se trouvant dans l'assistance — on pourrait même penser que Fidel Castro est du voyage : son sosie est là !...

Quant à la « 403 », la « Mallet » 030 + 030 des temps heureux, elle est là, prête à prendre l'assaut de la montagne à la tête de son spécial T 410, rutilante de tous ses cuivres, vibrante de vapeur, sa haute cheminée crachant une légère fumée, sa haute cheminée coiffée de son chapeau (dame, c'est un grand jour...) Elle est prise en photo, de tous les côtés, « flashée », filmée... Elle est vraiment la vedette du jour et tandis que fusent les déclics, fusent aussi les questions à l'équipe de conduite. « En quelle année a-t-elle été construite ? » Combien de charbon consomme-t-elle ? », etc. et en toute bonhomie, le mécanicien Maley et son chauffeur Chapignac répondent de bonne grâce aux innombrables questions : « Sa construction est de 1903... nous consommerons une tonne de charbon jusqu'au Cheylard... » « Où prendrez-vous de l'eau ? » et le mécano de répondre, bon enfant, avec son accent du terroir : « Un peu de partout... mais, ajoute-t-il, ne voyez pas dans cette « Mallet nº 403 » une vieille « bouillotte » toute percée, lâchant de l'eau comme un panier à salade. La « Mallet » a eu sa tuyauterie, ses tubulures entièrement refaites au printemps dernier ; elle est donc pratiquement neuve (et c'est dire si la compagnie pense aux lendemains), voyez seulement dans cette consommation d'eau qui peut vous paraître exagérée, une consommation normale et consécutive au service demandé ; c'est que de l'altitude 125 mètres à Tournon, la « Mallet » aura à franchir les 650 mètres du col des Nonnières et à se hisser ensuite aux 1 050 de Saint-Agrève... Les derniers voyageurs accourent... Le carré s'est effacé depuis presque une demi-heure... l'employé SNCF est là, son guidon bien en main : deux coups de sifflet, et c'en est fait... le « vapeur » s'ébranle lentement ; il est donc composé de la Mallet nº 403, d'un fourgon, de quatre voitures voyageurs et d'un autre fourgon, un vrai fourgon avec vigie et plaque rouge bordée de blanc très réglementaire, annonçant la fin du train.

LA KERMESSE COMMENCE

Car en effet, tout au long du voyage qui va durer douze heures, (j'ai mis pied dans le spécial à 9 h 15... j'ai quitté l'autorail du retour à 21 h 15) il ne cessera de régner dans le p'tit

Aux commandes de la fameuse 403, une équipe fort sympathique.

A sympathetic team at the controls of the famous 403.

Die sympathische Mannschaft der 403.

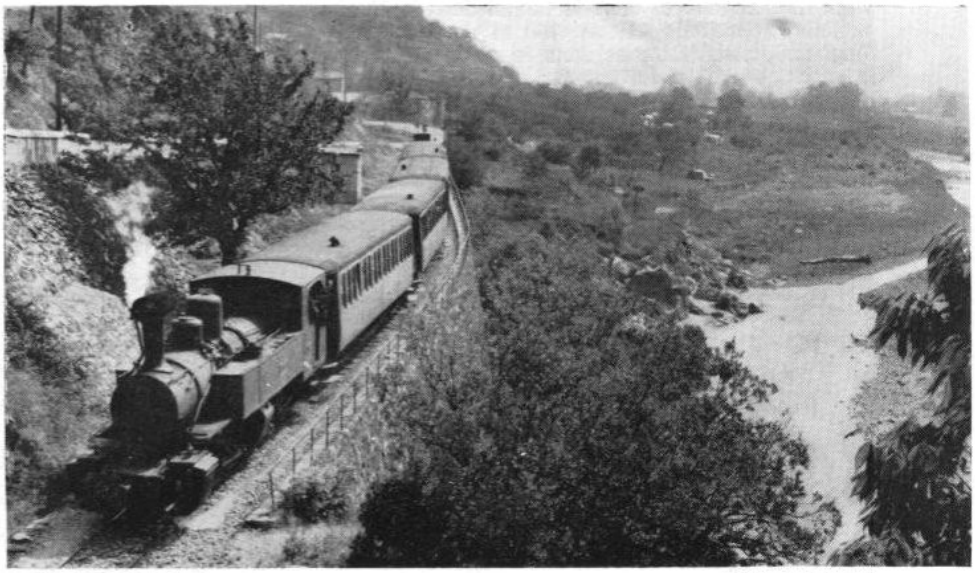
Cliché H.P. Verger.

train une ambiance de kermesse. Ajoutons pour être complet, qu'outre l'équipe de conduite déjà nommée, le chef de train sera M. Coq et que le voyage de ce spécial sera supervisé et magistralement orchestré par M. Fauriel, inspecteur du réseau. Ce sympathique responsable se mit en quatre pour satisfaire les exigences de tous, pour prolonger les arrêts-buvette (qui furent nombreux...), pour répondre aux questions de toutes sortes, pour augmenter les arrêts-photos, etc. et il est bon ici de lui adresser les plus sincères remerciements des participants du voyage.

Notre train a donc dépassé le tunnel de Tournon, traversé le « Doux » sur le pont métallique, puis quitté lentement les voies SNCF pour, comme un grand garçon, suivre sa voie. Saint-Jean-de-Muzols, première station de la ligne, est passée en vitesse... Notre spécial aurait-il des idées d'express ? ! Puis voici « Douce-Plage » avec son camp et ses centaines de campeurs, que les coups de sifflet du train ont amenés en bordure de la voie : ce n'est pas tous les jours que le p'tit train est un vrai train !

Bref arrêt à Colombier-le-Vieux, Saint-Barthélémy-le-Plain, et la progression continue ; un arrêt est effectué quelques kilomètres plus loin, alors que le train est dans les gorges du Doux ; en quelques instants la moitié des voyageurs est sur le ballast et la première séance sérieuse de « mitraillage » va commencer. Des cinéastes amateurs grimpent dans les rochers pour avoir de meilleurs plans, les fenêtres des voitures sont bourrées de monde, principalement d'enfants que, par prudence en raison de l'à-pic, les parents ont empêché de descendre. Puis, après une dizaine de minutes, deux ou trois sympathiques coups de sifflet avertissent du prochain départ. Chacun remonte à sa place et c'est la remise en route, le long cheminement dans les merveilleuses gorges du Doux avec ses cascades nombreuses. Puis voici Boucieu-le-Roi... Le traditionnel Café de la Gare est tout près et la dégustation du p'tit vin blanc va bon train. Quant à notre train... il faut parler de lui... Il délaissera le vin blanc mais s'est rué sur le château d'eau et le personnel de conduite remplit copieusement les soutes à eau.

Le plein étant fait, quelques stridents coups de sifflet et l'ascension de la montagne va reprendre... Là-haut, sur la droite, un village haut perché : Arlebosc ; un peu plus loin, légèrement caché, Monteil ; enfin Lamastre... J'avais lu un jour, il y a longtemps, dans un quotidien, à l'occasion d'un reportage sur Lamastre (qui n'avait rien à voir avec le p'tit train) : « Il devrait être interdit d'arriver à Lamastre autrement que par le train !... », c'était une boutade de journaliste, lequel ne parla plus dans son « papier » de la ligne de chemin de fer départemental, mais cette simple phrase illustre combien le spectacle offert aux yeux du spectateur est merveilleux.



En longeant l'Erieux. Cliché H.P. Verger.
Coasting along the Erieux river.
Im reizvollen Erieux-Tal.

Lamastre, agréable localité de 3 500 habitants, est à 400 mètres d'altitude ; c'est un centre d'excursion pourvu de nombreux hôtels, d'un camping moderne et fort bien aménagé. Des marchés (une fois par semaine) et des foires importantes s'y déroulent et si un jour vous vous trouvez en vacances dans la région, allez voir une manifestation de ce genre ô combien couleur locale ; mais pendant que vous y serez, levez-vous de bonne heure... et prenez le train mixte... Oui, un vrai train mixte d'il y a un demi-siècle, qui, tous les mardis, ramasse voyageurs et marchandises à destination de Lamastre...

Mais revenons à notre « Spécial ». Décidément, il a toujours soif, la machine prend encore de l'eau. Des coups de sifflet, dont le mécano ne nous a guère privés dans les emprises du chemin de fer, et désormais voyageurs, curieux, admirateurs sont tous là... Un coup de sifflet, le train s'ébranle... il part !... Les « clients » courent... Mais non, non, nous dit M. l'Inspecteur, « il » manœuvre... Plus exactement, notre « Spécial » a dégagé une aiguille, car il se prépare quelque chose. Là-bas, derrière la halle aux marchandises, des employés de la gare, des « civils » même, manœuvrent jusqu'à une plaque tournante un wagon-tombereau, puis celui-ci se trouve sur la voie parallèle au « spécial ». On lui fait faire l'impasse, et il est enfin refoulé sur la voie de notre train. Après quoi, une minuscule draisine (la n° 2), survenue entre-temps de je ne sais où, pousse le wagon-tombereau jusque derrière notre train... Mais que se passe-t-il donc ? Un employé nanti d'un balai... un sous-officier (un mordu du p'tit train) s'est muni d'un autre, et par les portes du tombereau largement ouvertes, ils font basculer à terre un nuage de poussière noire... Ça y est, nous venons de comprendre !...

Ce bon wagon-tombereau va désormais servir de wagon panoramique et va être le point de mire des curieux du bord des routes, mais aussi le point de rassemblement des cinéastes et photographes amateurs. La corvée est terminée, mais pourquoi donc n'aurait-on pas attelé un wagon un peu moins sale ?... questionnent bon nombre de voyageurs. Question simpliste : le seul wagon disponible était celui-là... C'était donc lui ou rien, car il y a bien en gare de Lamastre quarante ou cinquante wagons, peut-être même plus, mais tous sont pleins à craquer de bois de mine, de charbon, etc.

Le départ approche. Une dizaine de voyageurs ont pris place dans le tombereau et croyez-moi, le spectacle vaut son pesant d'or...

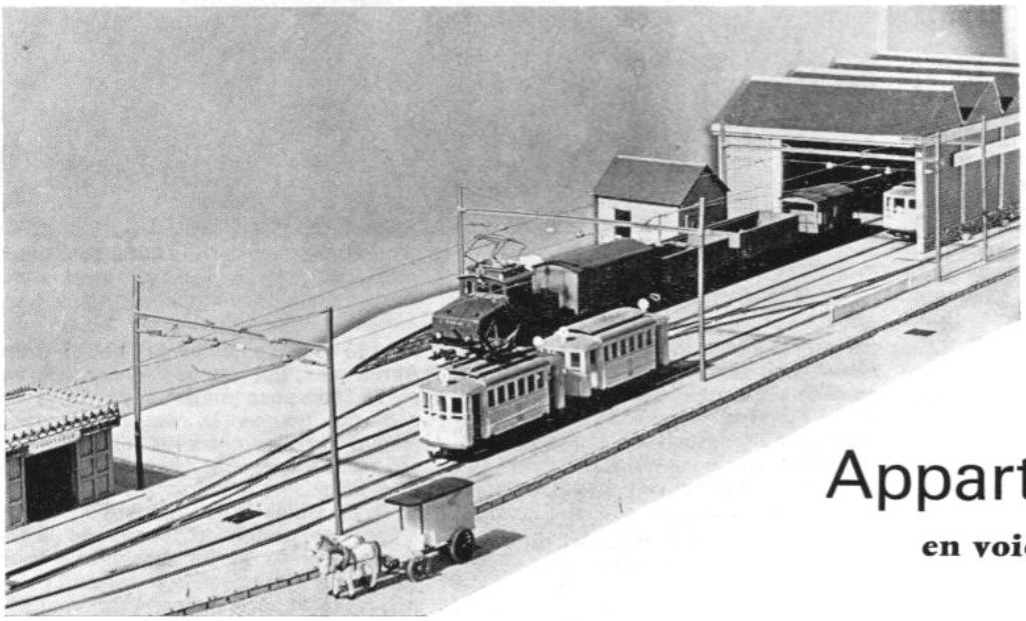
Coups de sifflet, coup de trompe du chef de train, et notre convoi part à nouveau à l'attaque de la montagne. Et quelle attaque ! Dans la vallée retentit le sifflet... Les riverains, les habitants des camps accourent... c'est une ovation perpétuelle... La montée s'accentue... l'allure du train diminue, nous sommes souvent perdus dans la fumée... et nous voici au terme de notre première « pointe d'altitude ». Le train

vient de s'engouffrer dans le tunnel de Nonnières (altitude 650 m, 700 m de longueur), nous sommes dans le noir, la machine halète fortement ; tout à coup, relâchement... la moitié du tunnel est franchie, c'est l'amorce de la descente... une descente de six kilomètres durera jusqu'au Cheylard, première étape sérieuse du voyage. Après la halte franchie sans arrêt de Saint-Cierge, nous rencontrons la ligne de la Voulte que nous suivrons parallèlement pendant un kilomètre environ jusqu'au Cheylard.

Il est 12 h 55 quand le spécial 410 arrive en gare, c'est le point de dislocation temporaire, c'est la pause-déjeuner. C'est ici que l'équipe de conduite et d'accompagnement va être relevée. Le wagon-tombereau est déverrouillé et ses occupants sautent à terre... La « Mallet » est dételée et s'en va lentement vers sa voie de garage. La gare du Cheylard, noire de monde, s'est vidée en quelques minutes. L'assaut de la montagne ayant creusé les estomacs, voici maintenant l'assaut des restaurants !

Auparavant, les participants du voyage ont été avisés que le départ du train pour Saint-Agrève et Dunières aura lieu à 15 h 10.

(A suivre).



A CHANTAZUR, terminus du Tramway.
A noter : la garniture style 1900 de la toiture de l'abri à voyageur, réalisée ici, non en zinc mais en dentelle empesée à renfort de peinture.

To be noted : the 1900 type Frimming of the roof made of stiffed lace.

Besonders zu beachten : die Verzierung Stil 1900 des Daches (ganz Links), hier nicht aus Zink, sondern aus mit Farbe getränkter Spitze.

Les Chemins de Fer Appartementaux

en voie de 16,5 mm

(Suite, voir n° 271).

Par G. FOURNET.
Clichés Loco-Revue.

La Cie des TRAMWAYS DOMESTIQUES

Après ces vues sur la réalisation du parcours vapeur, voyons quels ont été les travaux particuliers aux tramways domestiques. Cela va être l'occasion de dire comment est réalisée la voie en dehors des gares. En effet, la ligne de tramway exigeait la construction de nombreux supports pour la ligne de contact composée d'un simple fil à suspension "tramway" précisément.

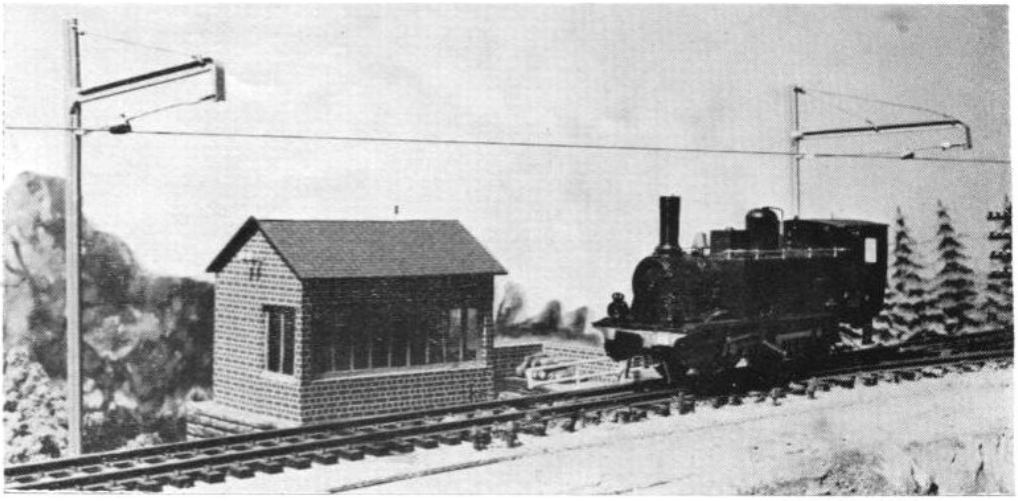
Je voulais un ensemble aussi léger que possible et l'idée me vint de faire les supports avec du profilé de rail. Comme, d'autre part, il me fallait du travelage pour la voie, j'ai donc acheté de la voie JOUEF en éléments droits. J'ai posé le travelage JOUEF sur ma plate-forme en liège avec faux-ballast en liège également. Dans les courbes le travelage a été coupé, une traverse sur deux, à l'extérieur de la courbe et du profilé en maillechort a été enfilé dans les crampons, en barres aussi longues que possible. Sans garantir que les entrées de courbes sont des arcs de paraboles, il est bien certain que ce ne sont pas des arcs de cercle non plus, et c'est très suffisant pour l'œil et la bonne circulation des trains. Nous rappelons que les rails sont peints couleur rouille et ce détail ajoute beaucoup au réalisme de la voie.

Les supports de la ligne de contact sont de types variés.

Les plus simples sont composés d'un mât formé d'un rail et d'une console dont l'extrémité libre est courbée vers le bas grâce à un sciottage généreux, consolidé ensuite par brasure à l'étain. Une suspension transversale porte un isolateur factice fait d'une tête de vis à bois en laiton et sur lequel est soudé le fil tramway, deux isolateurs factices faits avec la gaine isolante d'un fil électrique, enfin un étai pour soutenir la console. Cet étai, le fil de suspension transversal et le fil de contact sont en laiton de diamètre 0,6 mm. Des trous de 1 mm sont percés dans les mâts et consoles et de patientes torsades assurent l'arrêt de ces éléments.

Lorsqu'un effort radial doit être supporté ,le mât est constitué de deux rails soudés patin à patin. Dans les gares ,on rencontre des potences de divers modèles, fonctions du tracé des voies, mais construites selon le même principe.

Les implantations sont faites de la façon suivante : les mâts sont limés en pointe à leur base. Des trous sont percés dans le contre-plaqué de base. De courts éléments de rails, limés en pointes, sont implantés au marteau pour mise en forme des trous, puis retirés et remplacés par le support. Dans le cas de supports composés de deux rails dos à dos, on prépare l'empreinte pour un rail comme ci-dessus. Puis on perce un second trou contre



Sur l'aiguille de bifurcation des lignes de Chantazur et de Florval.

(Voir le détail de fabrication des supports du fil tramway).

The Rivarossi shunting engine passing on the junction swi.ch of the Chantazur and Florval lines.

Die Rivarossi-Rangierlok auf der Gabelung Chantazur - Florval.

le premier rail provisoire. On met en forme le second trou avec un deuxième élément de rail, on retire les deux et l'on peut alors implanter le support proprement dit. Enfin, aux raccords entre plateaux fixes et démontables, des portiques munis de jambes de force supportent la tension du fil de contact et une sorte de trombone en petit fil d'acier assure le comblement de l'intervalle entre deux portiques adjacents.

Disons encore que le terminus de Chantazur des TD. comporte quatre appareils de voie dont trois sont intéressés par le programme d'automatisme suivant :

1° Ralentissement automatique avant la première aiguille.

2° Arrêt de 15 secondes pour descente de voyageurs.

3° Dételage de la remorque et dégagement de la motrice au-delà de la seconde aiguille. Arrêt de 3 secondes et manœuvre des aiguilles.

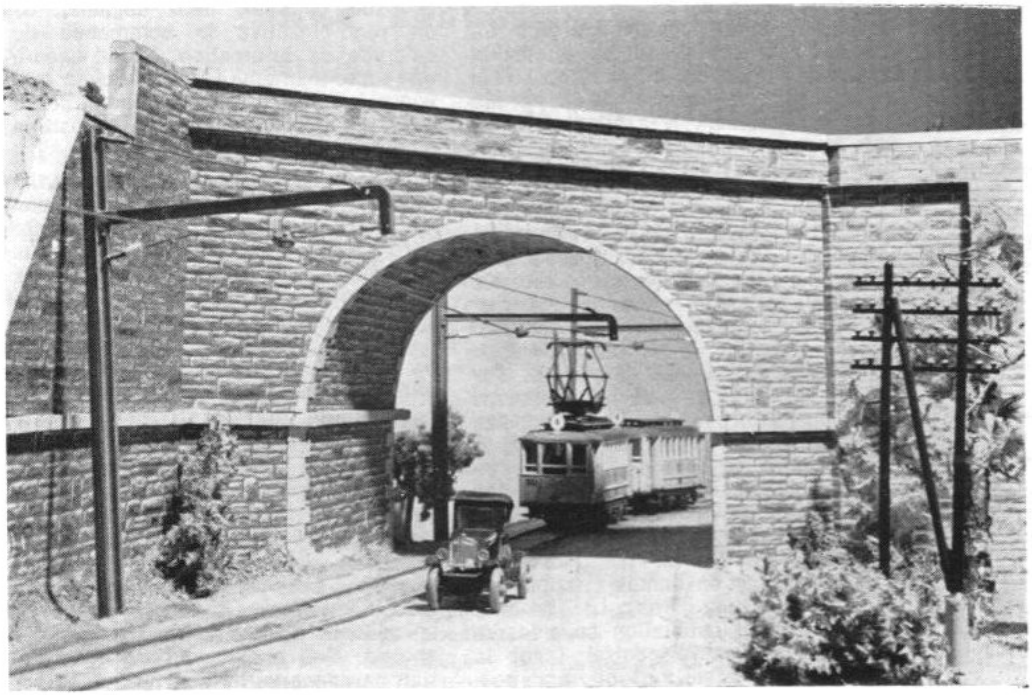
4° Retour de la motrice à contresens par la voie d'évitement jusqu'au-delà de la première aiguille. Arrêt de 3 secondes ; manœuvre des aiguilles.

5° Retour de la motrice vers la remorque ; attelage automatique et arrêt en attente de départ.

6° Départ en marche lente par action sur un bouton-poussoir depuis le poste de commande générale.

Ce programme nécessite 14 relais de téléphone. Disons seulement que les différentes phases sont commandées au fur et à mesure de la progression de la motrice dont l'archet rencontre des contacts qui arment les relais intéressés aux différentes phases du programme.

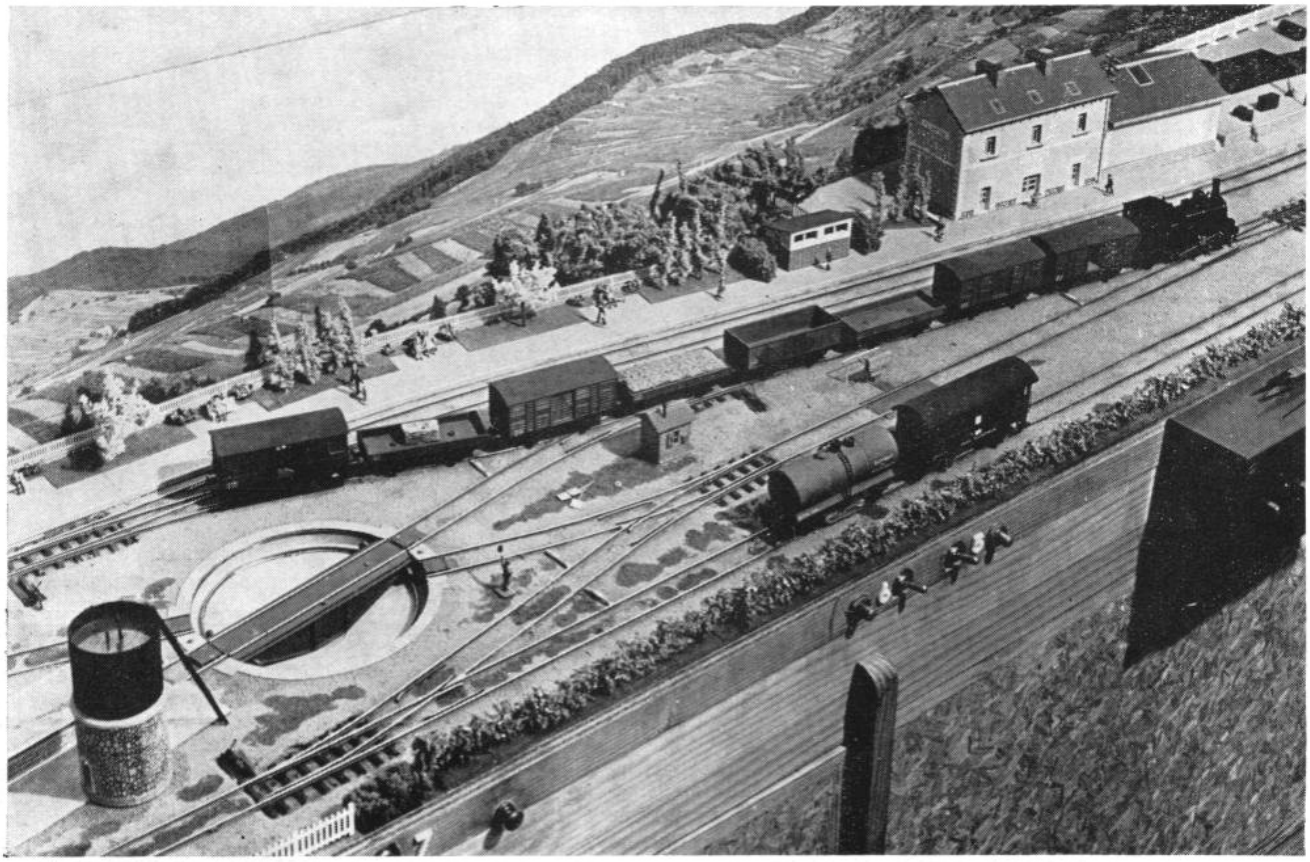
Ajoutons encore que l'aiguille de bifurcation de pleine voie, dont la position normale correspond à l'itinéraire vapeur Bourgenty ↔ Florval, est automatiquement mise en position déviée par les circulations électriques et remise en position normale automatiquement après dégagement par la cir-



Dépassement sous le pont de la route Chantazur-Florval !

Overtaking under the Chantazur-Florval road bridge.

Strasse und Schiene zwischen Chantazur und Florval.



Florval vu à vol de mouche ! — Florval seen from a fly's eye — Florval aus der Fliegenperspektive.

culation. Enfin de savants enclenchements assurent la protection contre les prises en écharpe et même contre une manœuvre manuelle intempestive au passage d'un train. C'est le principe de l'enclenchement d'approche et de transit. Il y a même un embryon d'enregistrement, suivi de destruction automatique de l'itinéraire après passage de la circulation. On trouve encore une possibilité d'annulation de certains enclenchements pour des mouvements hors du programme normal d'exploitation. Ce sont de biens grands mots pour une seule aiguille, mais je pense que cela montre que même avec une installation des plus simples, il est possible d'en corser l'intérêt en y introduisant des combinaisons électriques très évoluées. Ces combinaisons électriques ont été encore étendues pour la figuration d'une signalisation extrêmement simple, limitée à la protection de chacune des gares de Bourgenty et de Florval par un disque. Ces disques sont munis de la fermeture automatique au passage des trains (aubinage). Leurs circuits électriques comportent des particularités renforçant la sécurité et simplifiant les manœuvres.

Il est temps de dire quelque mots des moyens d'exploitation. Il a été expliqué qu'un poste de commande existait à chaque gare. En plus de ceux-ci il a été établi un poste de commande général et central d'où, moyennant une lucarne vitrée percée dans une cloison, il est possible de voir constamment les trains sur tout leur parcours.

L'inverseur de ce poste comporte trois positions. En position centrale, les postes de Bourgenty et Florval sont actifs dans chacune des gares en voie principale jusqu'à la limite des manœuvres qui correspond à la distance d'arrêt, majorée de la longueur d'un train, comptée depuis le disque. Par contre, a) la ligne est sans courant entre ces deux points ; b) il n'est pas possible d'ouvrir les disques ; c) il est possible de faire fonctionner manuellement l'aiguille de bifurcation des T.D. Si l'on met l'inverseur sur une des positions droite ou gauche, soit pour Bourgenty ↔ Florval ou Florval ↔ Bourgenty : a) on annule l'action des deux postes des gares ; b) on met la totalité de l'installation sous la dépendance du poste central (sauf la gare de Chantazur) ; c) on rend possible l'ouverture du disque correspondant à l'itinéraire choisi, il n'y a qu'un poussoir pour les deux disques ; d) on rend inactive la commande de l'aiguille de bifurcation. Noter encore que toute manœuvre de l'inverseur provoque la fermeture du disque qui serait ouvert, lors du passage à la position médiane.

La gare de Chantazur reste en principe indépendante, cependant un commutateur installé au poste de cette gare permet de placer ses voies sous le contrôle du poste central. Un autre commutateur permet d'interrompre le cycle automatique décrit plus haut pour permettre toutes les manœuvres possibles, entre autres celles nécessitées par le service marchandises.

Nous n'avons pas parlé des deux ponts tournants des gares « vapeur ». Ceux-ci sont à commande semi-automatique. C'est-à-dire que si après avoir agi sur la tirette de commande, on relâche celle-ci, le pont s'arrête à la première voie rencontrée. Si l'on veut la passer sans arrêt, il suffit de maintenir l'action sur la tirette et de ne la relâcher qu'à l'approche de la voie choisie. Ces ponts sont de construction personnelle. Ils sont entraînés par

des micro-moteurs à réducteurs donnant 2 tours/minute, ce qui est très conforme à la réalité. Bien entendu, il existe tous les enclenchements nécessaires à la sécurité, soit par coupure du courant dans les voies adjacentes, soit par enclenchement des aiguilles d'accès.

Pour terminer, je dirai quelques mots du matériel roulant.

Aux Chemins de fer appartementaux :

2 locos 030 T TAB dont une équipée d'un moteur FLEISCHMANN, l'autre en attente d'équipement.

2 locos 030 T FLEISCHMANN.

1 loco 030 T RIVAROSSI.

Toutes ces machines sont munies de fumigènes.

6 voitures à essieux, anciennes FLEISCHMANN.

1 fourgon postal à essieux FLEISCHMANN.

2 fourgons obtenus à partir de couverts JOUEF, anciennes séries.

6 wagons couverts JOUEF.

5 wagons tombereaux JOUEF.

4 wagons plats JOUEF.

2 wagons à traverses pivotantes (transformation de 2 plats JOUEF).

1 wagon-citerne à essieux pour train désherbeur (LILIPUT).

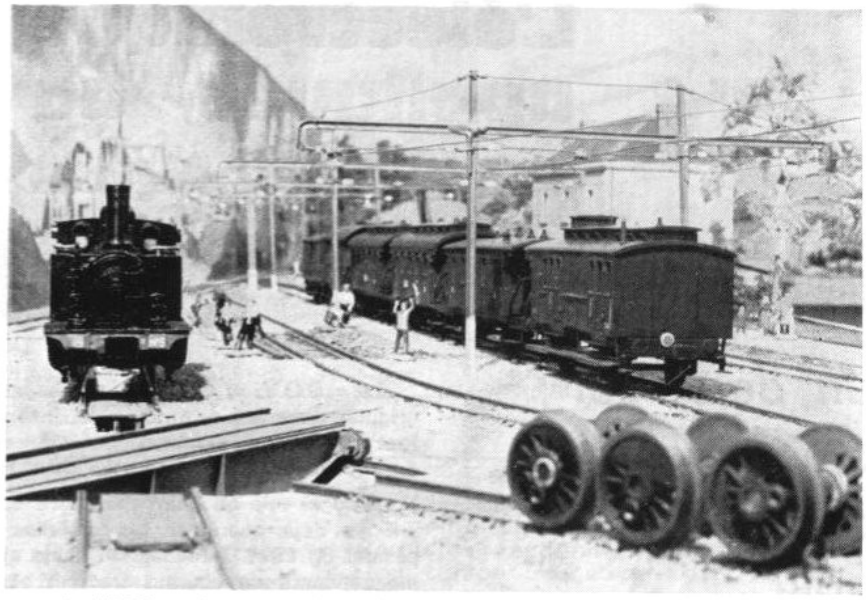
1 voiture-pilote pour le train désherbeur.

Aux Tramways Domestiques :

1 motrice à essieux RIVAROSSI.

2 remorques assorties.

1 loco électrique B boîte à sel 1302G de FLEISCHMANN.



La 030 Rivarossi en attente. Devant la gare une rame old-timer Fleischmann.
The 030 Rivarossi awaiting. Before the station Fleischmann old-timer set.
Die Rivarossi-Tenderlok auf dem Wartegleis. Vor dem Bahnhof ein Fleischmann-Old-Timer-Zug.

3 wagons couverts.

3 wagons tombereaux.

2 wagons plats.

1 fourgon.

Nous rappelons que tous ces wagons, excepté la citerne, sont des JOUEF anciennes séries, munis de tamponnement central, montés sur essieux SMCF ou HORNBY, équipés d'un attelage automatique à l'accostage, mais non dételable automatiquement. Les qualités sont : simplicité, sécurité et discrétion exceptionnelle.

Enfin, pour terminer, je dirai encore que tous les bâtiments sont de construction et de dessin « maison », c'est le cas de le dire, ainsi que de nombreux accessoires : grue de chargement, signaux, etc.

*

Communiqué :

La maquette de l'Aérotrain

à la grande exposition nationale de modélisme ferroviaire d'Orléans

du 20 Mai au 18 Juin 1967

A l'occasion des Floralies internationales et de l'implantation au Parc floral d'un chemin de fer à voie de 60, l'Association des Modélistes ferroviaires du Centre organise une grande exposition nationale de modélisme ferroviaire, "choses et gens du rail", qui se tiendra, dans la salle des Carmes, du 20 mai au 18 juin.

Avec la participation des cheminots philatélistes et photographes de la SNCF, de la RATP, des Etablissements Faiveley-Cadoux, de la Vie du Rail, LOCO-REVUE, **des associations et clubs de modélistes de différentes villes de France, de modélistes indépendants, etc.**

Orléans, qui aura prochainement le privilège de voir réaliser, au nord, une portion de ligne expérimentale de l'aérotrain, verra une des maquettes de l'engin, exposée à cette manifestation, maquette prêtée grâcieusement par la Société Bertin.

Les Orléanais et bien d'autres, se souviennent très certainement des expositions passées, et nous sommes persuadés qu'ils reverront, avec joie, évoluer sur de splendides réseaux, des trains en modèles réduits, à la satisfaction des petits et des grands.

Ils pourront admirer également des maquettes au 1/10 et 1/20, de belles réalisations de machines anciennes et modernes, faites par des mordus du rail et ayant demandé des milliers d'heures de travail. Ils pourront voir des collections merveilleuses de timbres ferroviaires, des photographies dont certaines seront agrandies pour la circonstance, des médailles et combien d'autres choses encore.

L'hebdomadaire La Vie du Rail **installera un stand où l'on trouvera son journal ainsi que de nombreux objets ferroviaires. La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer,** LOCO-REVUE **sera présente aussi avec sa documentation appréciée de tous.**

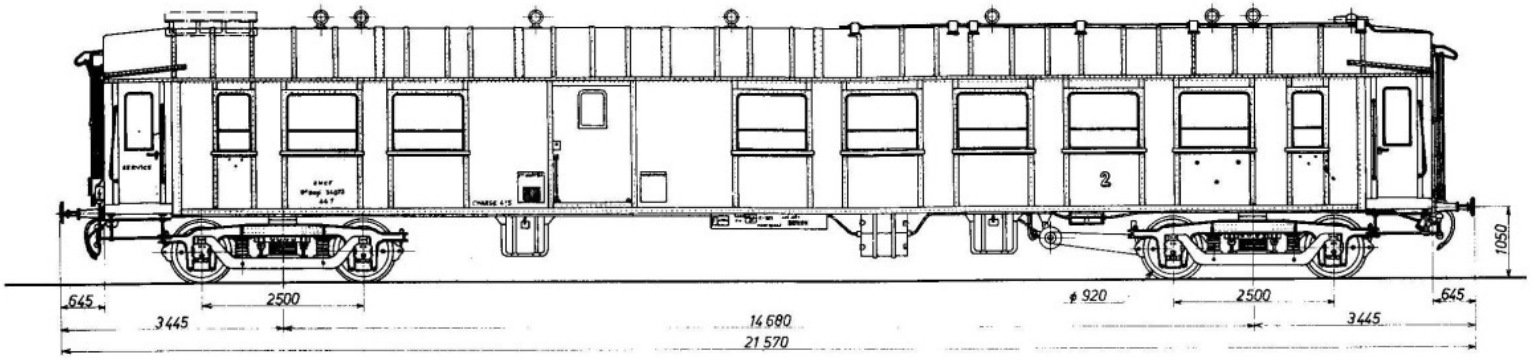
L'entrée est fixée à 2 francs. Pour toutes personnes munies d'un billet d'entrée au Floralies, ayant servi ou non, une réduction de 50 % sera faite. Une réduction sera également faite aux familles nombreuses, aux enfants des écoles et étudiants, accompagnés de leurs maîtres ou dirigeants.

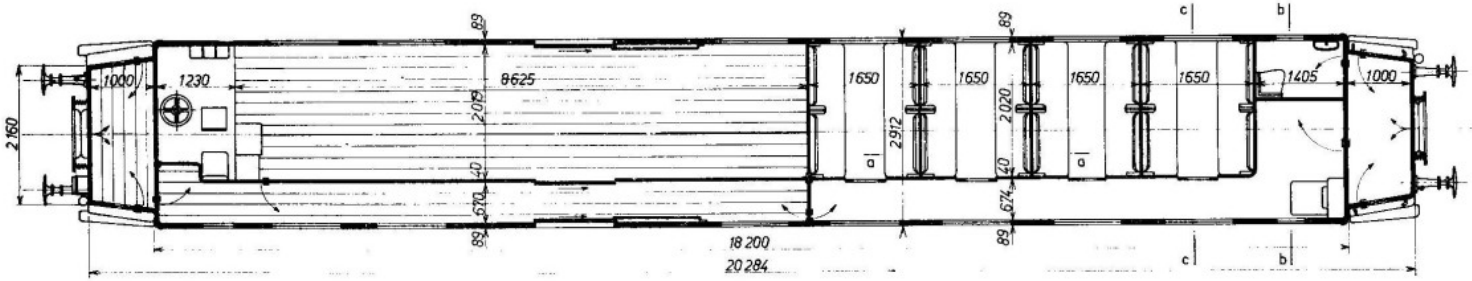
Un souvenir ferroviaire sera attribué au 1 000e, 2 000e visiteur, etc. Un programme sur l'exposition sera édité et une locomotive "service à liqueur" sera tirée parmi les programmes numérotés.

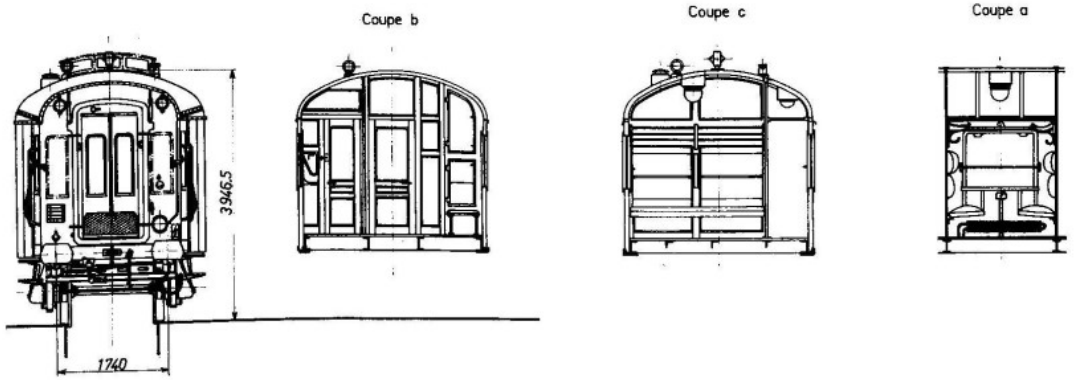
Cette exposition sera placée sous le patronage des autorités officielles locales, et nous reparlerons prochainement de son inauguration.

AU STAND LOCO-REVUE : Démonstration sur un mini-réseau, du block system 3 feux (2 files de rails) par détection électronique d'occupation de voie.

LE PLAN DU MOIS







VOITURE type unifié OCEM

à ossature et à rivets apparents

Série B4 D

EST	:	No 13 556 à 13 571
OUEST	:	No 34 041 à 34 062
	:	No 34 071 à 34 077
SUD EST	:	No 54 301 à 54 352

Echelle 1/120 (TT).